

改正案	現行	備 考
I 総 則 2 定 義 この規程において、次に掲げる用語の意義は、それぞれ次に定めるところによる。 (略) ウィンドシアー回避(Wind shear escape) 機上装置から発信されたウィンドシアー警報に基づきパイロットが行うウィンドシアーからの回避操作をいう。 ウェイポイント(Waypoint) <u>RNAV による航空機の飛行経路又は計器進入方式を定めるために使用するフィックスをいう。</u> 雲高(Ceiling) (略) 非交差滑走路(Non-intersecting runways) 交差滑走路及び平行滑走路以外の滑走路であって、<u>2 本以上</u>の滑走路の配置形態が次に掲げるものをいう。 <u>a 滑走路の中心線の延長線と滑走路が交差するもの</u> <u>b 滑走路の中心線の延長線同士が交差するもの</u> (略) (削る) (略) Basic-RNP 1(Basic-RNP 1) 全飛行時間の 95%における進行方向に対する横方向の航法誤差が± 1 海里以内となる航法精度及びその他の航法性能並びに航法機能要件(機上性能監視及び警報機能を含む。) が規定される RNP 仕様をいう。 (略) III 管制方式基準 (I) 総 則 2 通 則 【ATIS 機関への通報】 (11) a ATIS 機関への通報業務が行われている場合は、管制機関は、第 4 運航情報業務処理規程Ⅱ運航援助情報業務(Ⅲ)運航支援等、5 放送業務(3)ATIS a (a) アからオに掲げる事項のうち必要な情報を ATIS 機関に通報するものとする。 b (略) 5 電話通信	I 総 則 2 定 義 この規程において、次に掲げる用語の意義は、それぞれ次に定めるところによる。 (略) ウィンドシアー回避(Wind shear escape) 機上装置から発信されたウィンドシアー警報に基づきパイロットが行うウィンドシアーからの回避操作をいう。 (新設) 雲高(Ceiling) (略) 非交差滑走路(Non-intersecting runways) 交差滑走路及び平行滑走路以外の滑走路であって、<u>2 本</u>の滑走路の中心線の延長線が交差するものをいう。 (新設) (新設) (略) 分岐滑走路(Diverging runways) <u>非交差滑走路のうちその延長線が交差するものをいう。</u> (略) Basic-RNP 1(Basic-RNP 1) 全飛行時間の 95%における進行方向に対する横方向の航法誤差が± 1 海里以内となる航法精度及びその他の航法性能要件並びに航法機能要件(機上性能監視及び警報機能を含む。) が規定される RNP 仕様をいう。 (略) III 管制方式基準 (I) 総 則 2 通 則 【ATIS 機関への通報】 (11) a ATIS 機関への通報業務が行われている場合は、管制機関は、第 4 運航情報業務処理規程Ⅱ運航援助情報業務(Ⅴ)放送業務、3 ATIS(1)情報の準備 a (a)、(b)、(d)及び(e)に掲げる必要な情報を ATIS 機関に通報するものとする。 b (略) 5 電話通信	RNP 経路への対応 (ウェイポイントの定義を新設) その他所要の改正 (非交差滑走路の定義の見直し・分岐滑走路の定義の廃止) その他所要の改正 (誤記修正) その他所要の改正 (第 4 運航情報業務処理規程の改正 (令和 4 年 5 月 1 日施行) に伴う改正)

航空保安業務処理規程第 5 管制業務処理規程・改正案

改正案	現行	備 考
【数の送信】 (5) a ～ o (略) p 航空路及び RNAV5 経路 文字は(Ⅰ)5(4)の欧文通話表に従って読み、数字は普通読みする。 〔例〕(略) q ～ s (略)	【数の送信】 (5) a ～ o (略) p 航空路及び RNAV 経路 文字は(Ⅰ)5(4)の欧文通話表に従って読み、数字は普通読みする。 〔例〕(略) q ～ s (略)	その他所要の改正（誤記修正）
(Ⅱ) 計器飛行管制方式 1 管制承認等	(Ⅱ) 計器飛行管制方式 1 管制承認等	
【飛行経路】 (5) a 飛行経路は、飛行計画による航空機の要求に基づいて、次の経路のうちいずれか、又はこれらを組み合わせたものを明示するものとする。ただし、RNAV 経路についてはレーダー業務が提供できる場合に限る。また、無線施設以外のフィックスへの直行の承認は、洋上管制区内にあるフィックスへの直行を承認する場合を除き、当該機が当該フィックスを通過したことを確認するまでレーダー業務を継続できる場合に限るものとする。 (a) 航空路、RNAV5 経路、<u>直行経路</u>又は洋上転移経路 ★〔航空路名称〕 〔airway designator〕 〔例〕 V17 ★〔RNAV5 経路名称〕 〔RNAV5 route designator〕 〔例〕 Y15 ★〔洋上転移経路名称〕 〔OTR designator〕 〔例〕 OTR13 ★〔フィックス〕の〔方向〕〔数値〕海里で〔航空路名称〕を通過／に合流して下さい。 CROSS / JOIN 〔airway designator〕〔number〕MILES 〔direction〕OF 〔fix〕. (b) ～ (d) (略) b (略) c レーダーの障害等により RNAV 経路に係る空域においてレーダー業務を適用できない<u>場合は、</u>飛行経路等について関係管制機関と調整を行うとともに、以下の措置をとるものとする。 (a) (略) (b) RNAV 経路を飛行中の航空機には、最寄りの無線施設等を経由する飛行経路を指示する。 <u>d 航空機から自蔵航法装置又は衛星航法装置の故障、クリティカル DME の障害等により RNP 経路又は RNAV 経路に求められる航法要件が満足しない旨通報があった場合は、飛行経路等について関係管制機関と調整を行うとともに、以下の措置をとるものとする。</u>	【飛行経路】 (5) a 飛行経路は、飛行計画による航空機の要求に基づいて、次の経路のうちいずれか、又はこれらを組み合わせたものを明示するものとする。ただし、RNAV 経路についてはレーダー業務が提供できる場合に限る。また、無線施設以外のフィックスへの直行の承認は、洋上管制区内にあるフィックスへの直行を承認する場合を除き、当該機が当該フィックスを通過したことを確認するまでレーダー業務を継続できる場合に限るものとする。 (a) 航空路、RNAV5 経路<u>若しくは直行経路(以下「航空路等」という。)</u>又は洋上転移経路 ★〔航空路名称〕 〔airway designator〕 〔例〕 V17 ★〔RNAV5 経路名称〕 〔RNAV5 route designator〕 〔例〕 Y15 ★〔洋上転移経路名称〕 〔OTR designator〕 〔例〕 OTR13 ★〔フィックス〕の〔方向〕〔数値〕海里で〔航空路名称〕を通過／に合流して下さい。 CROSS / JOIN 〔airway designator〕〔number〕MILES 〔direction〕OF 〔fix〕. (b) ～ (d) (略) b (略) c レーダーの障害等により RNAV 経路に係る空域においてレーダー業務を適用できない<u>場合、又は航空機から自蔵航法装置の故障、クリティカル DME の障害等により RNAV 又は RNP 経路に求められる航法要件が満足しない旨通報があった場合は、</u>飛行経路等について関係管制機関と調整を行うとともに、以下の措置をとるものとする。 (a) (略) (b) RNAV 又は RNP 経路を飛行中の航空機には、最寄りの無線施設等を経由する飛行経路を指示する。 (新設)	その他所要の改正（「航空路等」の用語の廃止） RNP 経路への対応（故障時の対応を d 項に特出）

航空保安業務処理規程第5 管制業務処理規程・改正案

改正案	現行	備 考
(a) <u>飛行前の航空機には、RNP 経路又は RNAV 経路を承認できない旨を通報するとともに、関係管制機関と調整を行った飛行経路を承認する。</u> ★ <u>〔RNAV5 経路名称／SID の名称／トランジションの名称／STAR の名称〕の承認の発出はできません。(〔理由〕)</u> <u>UNABLE TO ISSUE 〔RNAV5 route designator / SID name / TRANSITION name / STAR name〕.(〔reason〕)</u> (b) <u>RNP 経路又は RNAV 経路を飛行中の航空機には、最寄りの無線施設等を経由する飛行経路を指示する。</u> e 必要に応じ、<u>RNP 経路又は RNAV 経路</u>の飛行の可否について、航空機に対し確認するものとする。 ★ <u>〔RNAV5 経路名称／SID の名称／トランジションの名称／STAR の名称〕が飛行可能か通知して下さい。</u> ADVISE IF ABLE <u>〔RNAV5 route designator / SID name / TRANSITION name / STAR name〕</u> . 【高度制限】 (9) a 高度制限を指示する場合は、以下の方法によるものと<u>し、必要に応じて DME に基づく距離と GNSS に基づく距離を区別するものとする。</u> (a) 特定フィックスを通過する高度を指定する。 ★ 〔高度〕 (以上／以下)で 〔フィックス〕 又は 〔VORDME／VORTAC／TACAN〕の〔方向〕〔数値〕海里の<u>地点</u> 又は 〔waypoint〕の〔方向〕〔数値〕海里の<u>地点</u> を通過して下さい。 CROSS 〔fix〕 or 〔number〕 <u>MILES (DME)</u> 〔direction〕 OF 〔VORDME/VORTAC/TACAN〕 or 〔number〕 <u>MILES (GNSS)</u> 〔direction〕 OF 〔waypoint〕 AT (OR ABOVE / BELOW) 〔altitude〕 . (b) ・ (c) (略) b ・ c (略)	d 必要に応じ、<u>RNAV 又は RNP 経路</u>の飛行の可否について、航空機に対し確認するものとする。 ★ <u>〔SID の名称／トランジションの名称／STAR の名称〕が飛行可能か通知して下さい。</u> ADVISE IF ABLE <u>〔SID name / TRANSITION name / STAR name〕</u> 【高度制限】 (9) a 高度制限を指示する場合は、以下の方法によるものと<u>する。</u> (a) 特定フィックスを通過する高度を指定する。 ★ 〔高度〕 (以上／以下)で 〔フィックス〕 又は 〔VOR／VORTAC／TACAN〕の〔方向〕〔数値〕海里の<u>地点</u> を通過して下さい。 CROSS 〔fix〕 or 〔number〕 <u>DME</u> 〔direction〕 OF 〔VOR/VORTAC/TACAN〕 AT (OR ABOVE / BELOW) 〔altitude〕 . (b) ・ (c) (略) b ・ c (略)	RNP 経路への対応 (指示方法の改正)

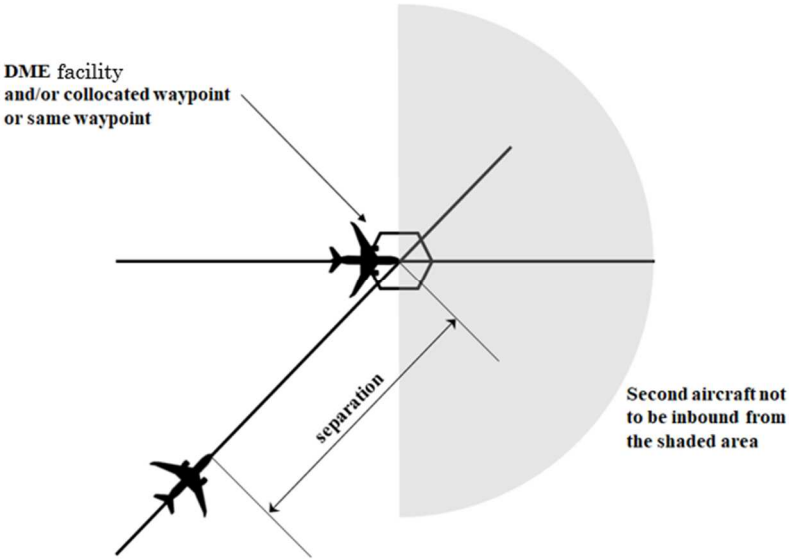
2 管制間隔

【適用】

- (1) a (略)
- b DME 又は GNSS に基づく距離情報を利用する場合の管制間隔は、次に掲げるいずれかの方法により設定するものとし、必要に応じて DME に基づく距離と GNSS に基づく距離を区別するものとする。
- (a) 関連両機が DME を使用する場合は、関連航空機間の距離を同一の DME 地上施設から確認する。
- (b) 関連両機が GNSS を使用する場合は、関連航空機間の距離を同一のウェイポイントから確認する。
- (c) 一方の航空機が DME を使用し他方の航空機が GNSS を使用する場合は、関連航空機間の距離を DME 地上施設及び当該 DME 地上施設と同一の位置に設定されたウェイポイントから確認する。
- ★ 〔DME 施設／ウェイポイント〕からの距離を知らせて下さい。
REPORT (DME / GNSS) DISTANCE FROM [DME facility / waypoint].
〔例〕 Report distance from Niigata.
Report DME distance from Niigata VORTAC.
Report GNSS distance from Niigata.
- ★ 〔DME 施設／ウェイポイント〕から〔数値〕海里で報告して下さい。
REPORT [number] MILES (DME / GNSS) FROM [DME facility / waypoint].

【縦間隔】

- (3) a 同方向経路又は交差経路を飛行する航空機相互間における縦間隔の最低基準は、次に掲げるとおりとする。なお、DME 又は GNSS に基づく距離情報を使用する場合は、航空機との直接交信により縦間隔を設定するものとし、両機の経路が 90 度未満の角度で交わる場合に限る((3)－1 図)。また、出発機相互間に縦間隔を設定する場合は、真対気速度に代えて指示対気速度によることが望ましい。



2 管制間隔

【適用】

- (1) a (略)
- b DMEを利用する場合の管制間隔は、関連航空機間の距離を同一の DME 地上施設から確認することにより設定するものとする。
- (新設)
- (新設)
- (新設)
- ★ 〔DME 施設〕からの距離を知らせて下さい。
REPORT DISTANCE FROM [DME facility].
(新設)
- ★ 〔DME 施設〕から〔数値〕海里で報告して下さい。
REPORT [number] DME FROM [DME facility].

【縦間隔】

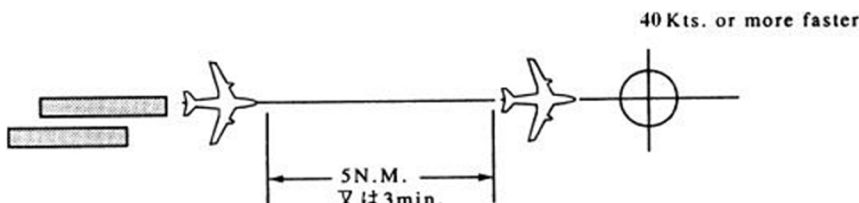
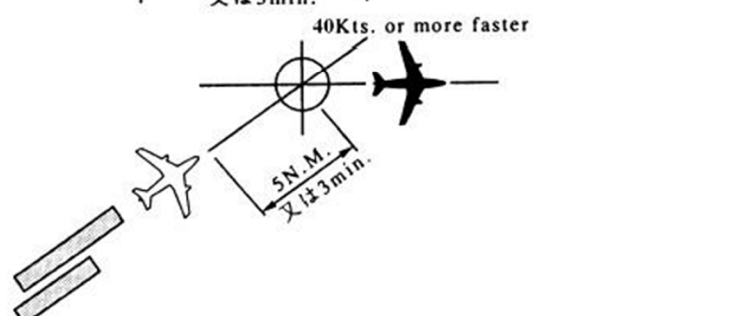
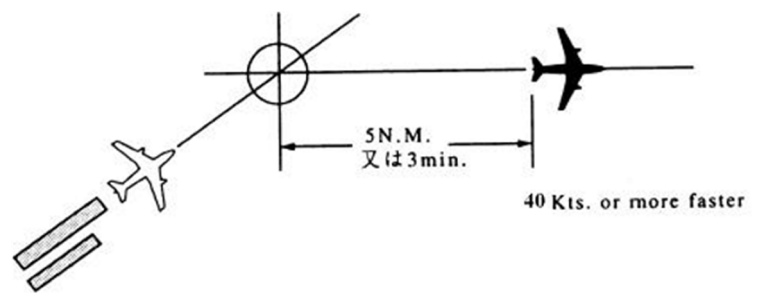
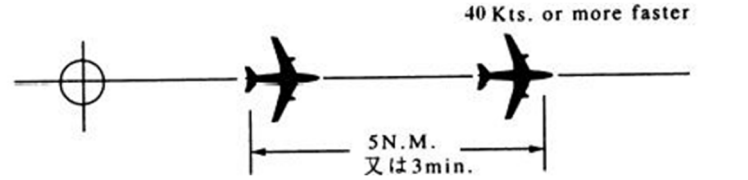
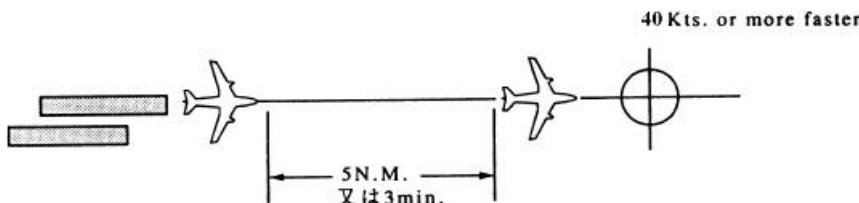
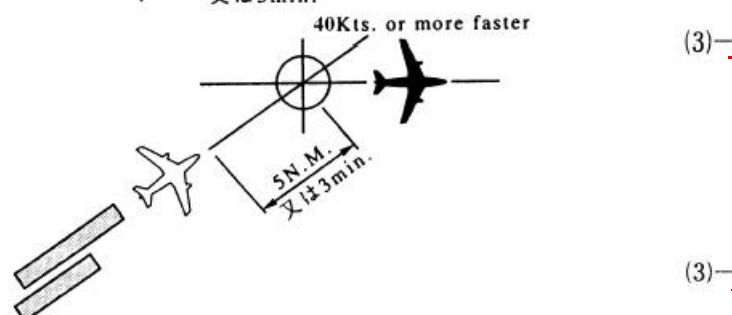
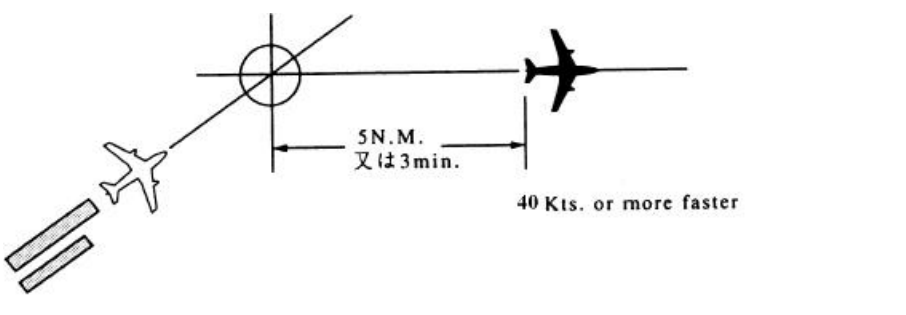
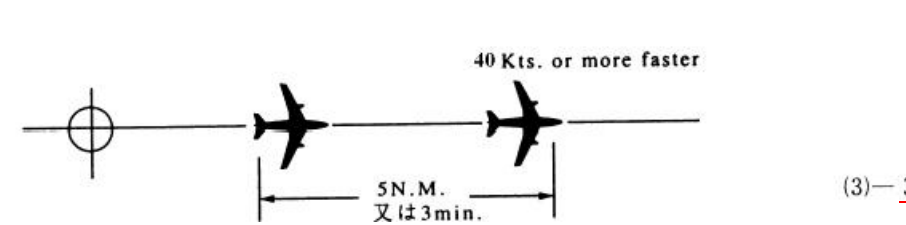
- (3) a 同方向経路又は交差経路を飛行する航空機相互間における縦間隔の最低基準は、次に掲げるとおりとする。なお、DMEを使用する場合は、航空機との直接交信により縦間隔を設定するものとする。また、出発機相互間に縦間隔を設定する場合は、真対気速度に代えて指示対気速度によることが望ましい。

(新設)

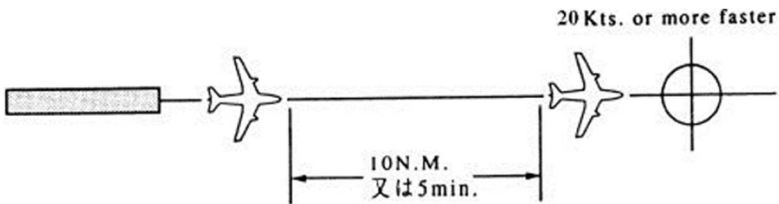
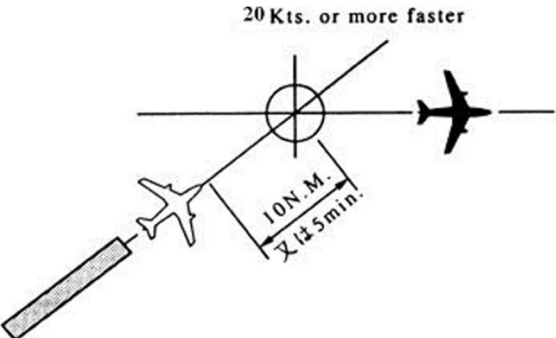
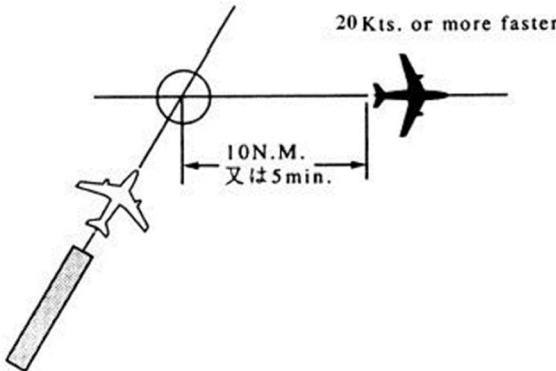
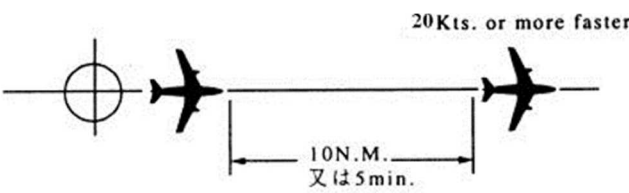
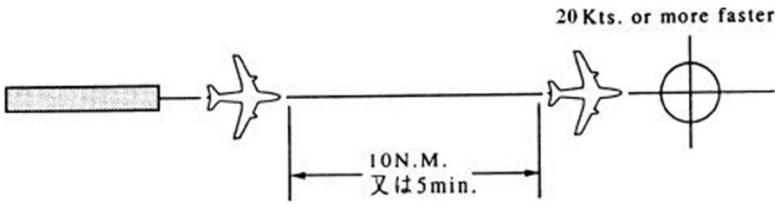
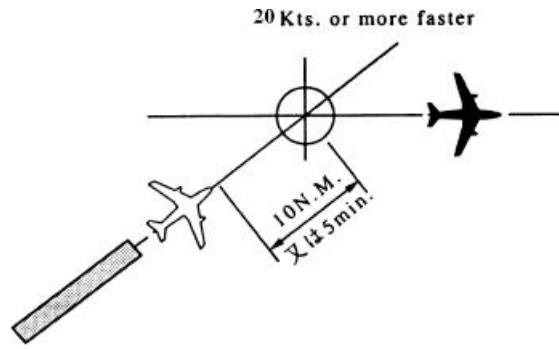
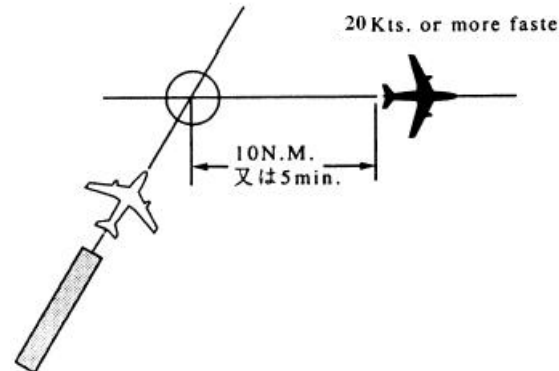
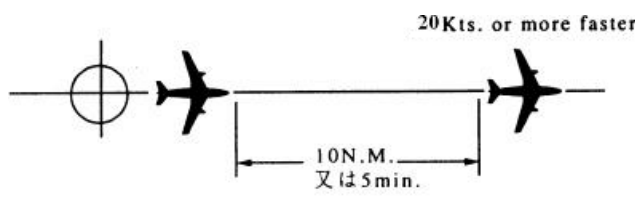
RNP 経路への対応 (DME と GNSS を利用する場合の区別)

RNP 経路への対応 (GNSS に基づく距離情報を使用する場合の縦間隔の基準を新設)

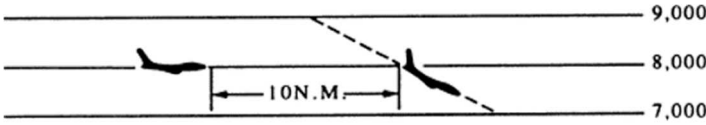
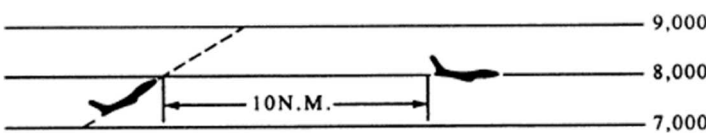
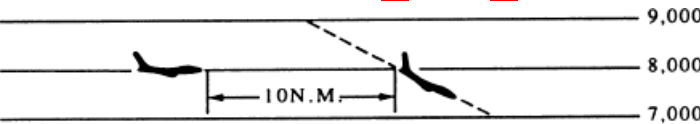
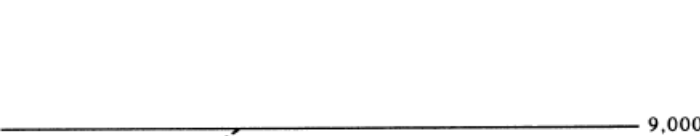
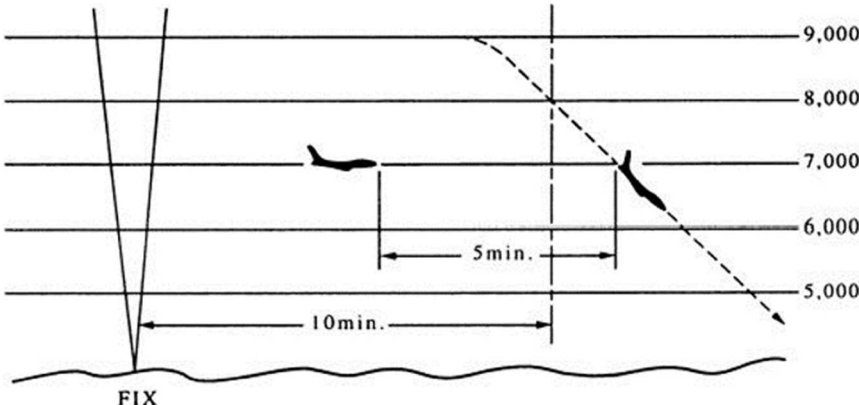
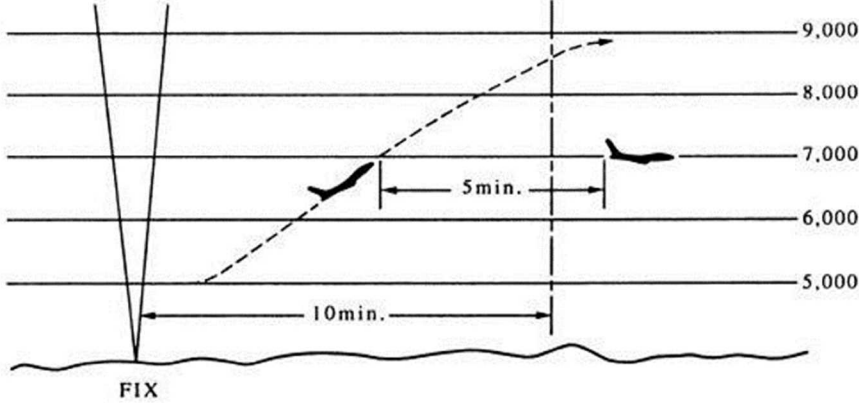
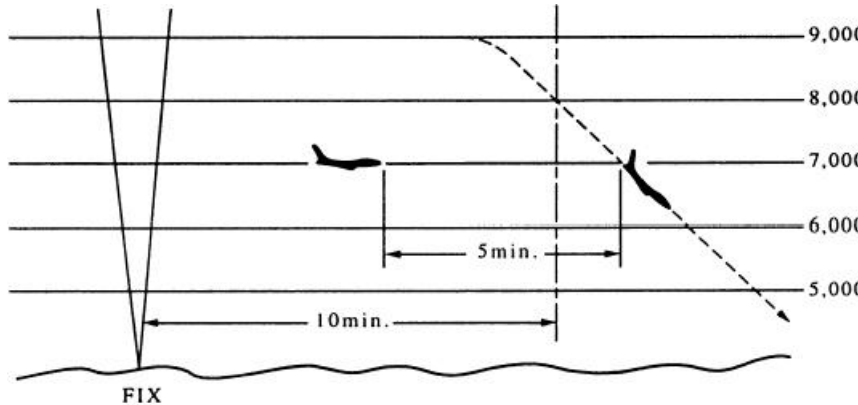
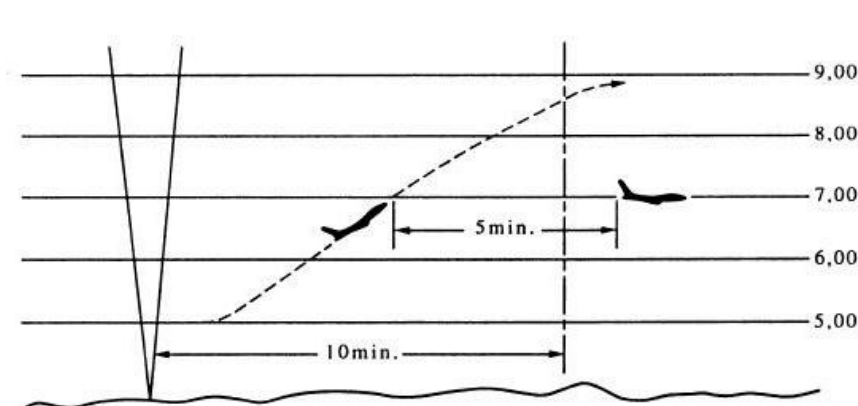
航空保安業務処理規程第5 管制業務処理規程・改正案

改正案	現行	備考
(a) 先行機が後続機の真対気速度よりも 40 ノット以上速い真対気速度を維持している場合であって、次のいずれかの場合、両機が <u>DME 又は GNSS に基づく距離情報</u> を使用するときは5海里、その他のときは3分： ア 先行機が離陸した飛行場又はそれに近接する飛行場から後続機が出発する場合((3)－<u>2</u>図) イ 先行の巡航機が飛行場の<u>無線施設又は当該無線施設と同一の位置に設定されたウェイポイント</u>を通過したのち、後続機が当該飛行場から出発する場合((3)－<u>3</u>図及び(3)－<u>4</u>図) ウ 先行の巡航機がフィックス通過を通報したのち、後続の巡航機が当該フィックスを通過する場合((3)－<u>5</u>図) 注 (略)  (3)－<u>2</u>  (3)－<u>3</u>  (3)－<u>4</u>  (3)－<u>5</u> (b) 先行機が後続機の真対気速度よりも 20 ノット以上速い真対気速度を維持している場合であって、次のいずれかの場合、両機が <u>DME 又は GNSS に基づく距離情報</u> を使用す	(a) 先行機が後続機の真対気速度よりも 40 ノット以上速い真対気速度を維持している場合であって、次のいずれかの場合、両機が <u>DME</u> を使用するときは5海里、その他のときは3分： ア 先行機が離陸した飛行場又はそれに近接する飛行場から後続機が出発する場合((3)－1図) イ 先行の巡航機が飛行場の<u>無線施設</u>を通過したのち、後続機が当該飛行場から出発する場合((3)－<u>2</u>図及び<u>3</u>図) ウ 先行の巡航機がフィックス通過を通報したのち、後続の巡航機が当該フィックスを通過する場合((3)－<u>3の2</u>図) 注 (略)  (3)－<u>1</u>  (3)－<u>2</u>  (3)－<u>3</u>  (3)－<u>3の2</u> (b) 先行機が後続機の真対気速度よりも 20 ノット以上速い真対気速度を維持している場合であって、次のいずれかの場合、両機が <u>DME</u> を使用するときは10海里、その他の	

航空保安業務処理規程第5 管制業務処理規程・改正案

改正案	現行	備考
るときは10海里、その他のときは5分： ア 先行機が離陸した飛行場又はそれに近接する飛行場から後続機が出発する場合((3)－<u>6</u>図) イ 先行の巡航機が飛行場の無線施設又は当該無線施設と同一の位置に設定されたウェイポイントを通過したのち、後続機が当該飛行場から出発する場合((3)－<u>7</u>図及び(3)－<u>8</u>図) ウ 先行の巡航機がフィックス通過を通報したのち、後続の巡航機が当該フィックスを通過する場合((3)－<u>9</u>図)	ときは5分： ア 先行機が離陸した飛行場又はそれに近接する飛行場から後続機が出発する場合((3)－<u>4</u>図) イ 先行の巡航機が飛行場の無線施設を通過したのち、後続機が当該飛行場から出発する場合((3)－<u>5</u>図及び<u>6</u>図) ウ 先行の巡航機がフィックス通過を通報したのち、後続の巡航機が当該フィックスを通過する場合((3)－<u>7</u>図)	
 (3)－<u>6</u>  (3)－<u>7</u>  (3)－<u>8</u>  (3)－<u>9</u>	 (3)－<u>4</u>  (3)－<u>5</u>  (3)－<u>6</u>  (3)－<u>7</u>	

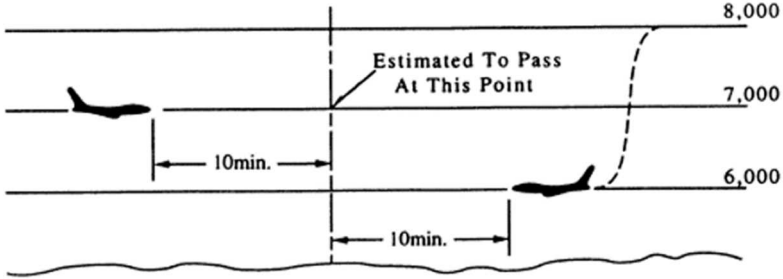
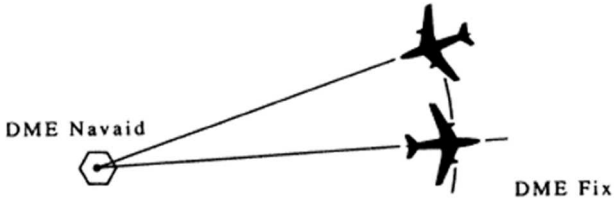
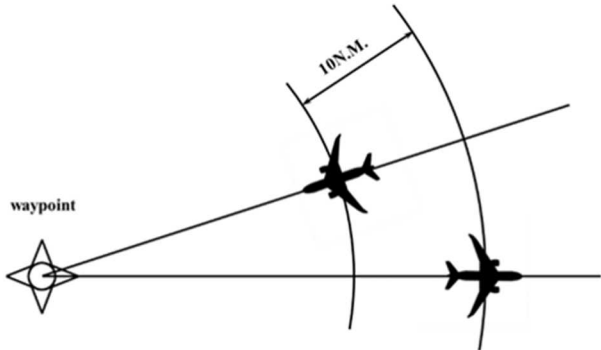
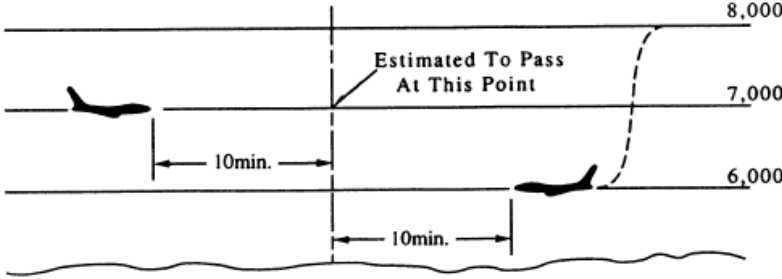
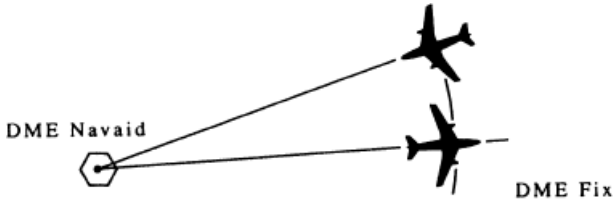
航空保安業務処理規程第5 管制業務処理規程・改正案

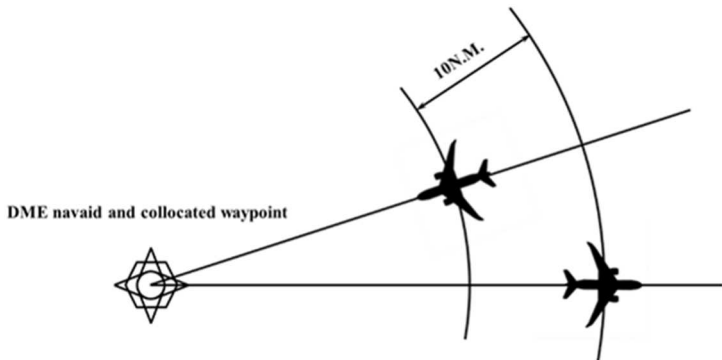
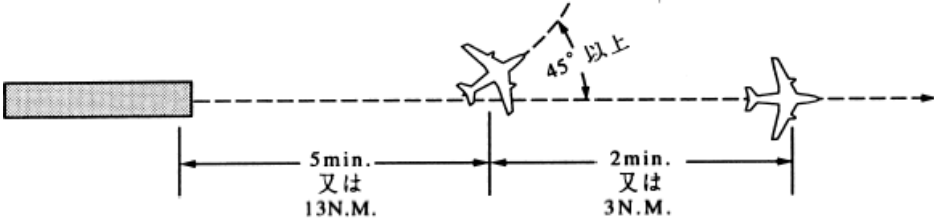
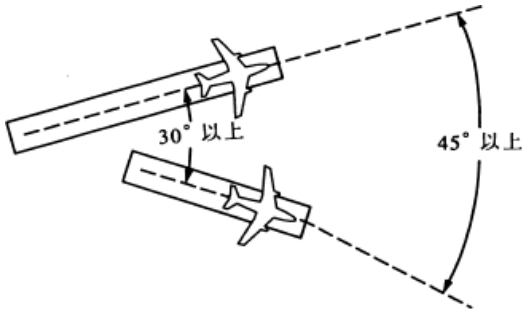
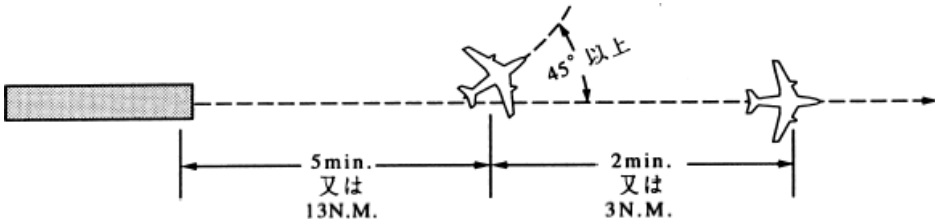
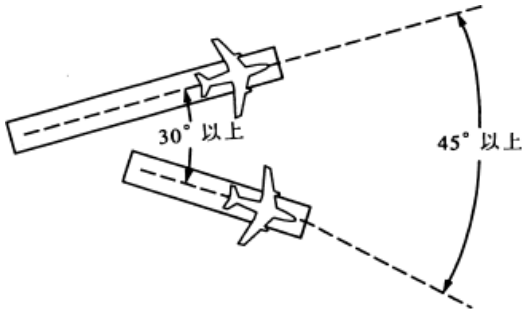
改正案	現行	備考
(c) 上昇又は降下を行う航空機が他の航空機の高度を通過する場合： ア 両機が <u>DME 又は GNSS に基づく距離情報</u> を使用している場合であって、先行機が降下を行うとき、又は後続機が上昇を行うときは、10 海里((3)－<u>10</u> 図及び <u>(3)－11</u> 図)	(c) 上昇又は降下を行う航空機が他の航空機の高度を通過する場合： ア 両機が <u>DME</u> を使用している場合であって、先行機が降下を行うとき、又は後続機が上昇を行うときは、10 海里((3)－<u>8</u> 図及び <u>9</u> 図)	
 (3)－<u>10</u>  (3)－<u>11</u> イ 両機が <u>DME 及び GNSS に基づく距離情報</u> を使用していない場合であって、次のすべての条件が満たされるときは、5 分 (ア) (略) (イ) 高度変更が開始される時点において、両機間の垂直間隔が 4,000 フィート以下の場合((3)－<u>12</u> 図～<u>(3)－15</u> 図) (ウ) (略)	 (3)－<u>8</u>  (3)－<u>9</u> イ 両機が <u>DME</u> を使用していない場合であって、次のすべての条件が満たされるときは、5 分 (ア) (略) (イ) 高度変更が開始される時点において、両機間の垂直間隔が 4,000 フィート以下の場合((3)－<u>10</u> 図～<u>13</u> 図) (ウ) (略)	
 (3)－<u>12</u>  (3)－<u>13</u>	 (3)－<u>10</u>  (3)－<u>11</u>	

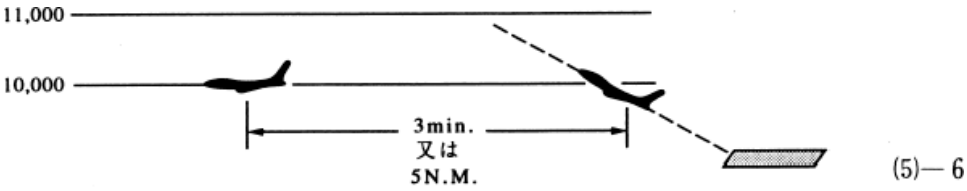
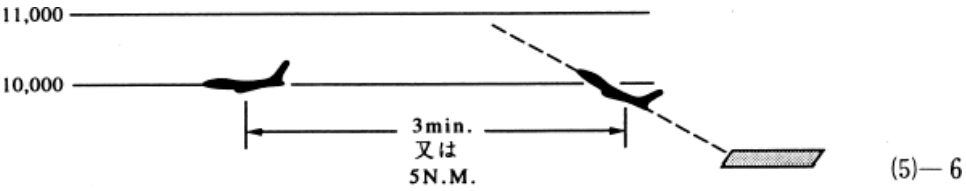
改正案	現行	備 考
(3)-14 (3)-15	(3)-12 (3)-13	
(d) 前3項に該当しない場合：((3)-16図～(3)-20図) ア 両機が DME 又は GNSS に基づく距離情報を使用するときは、20 海里 イ (略) (3)-16 (3)-17	(d) 前3項に該当しない場合：((3)-14図～18図) ア 両機が DME を使用するときは、20 海里 イ (略) (3)-14 (3)-15	

改正案	現行	備 考
(削る)	<u>(e) DME を使用する航空機と DME を使用しない航空機との間において、距離を使用して縦間隔を設定する場合であって、次のすべての条件が満たされるときは、30 海里 ((3)－19 図及び 20 図)</u> <u>ア DME を使用しない航空機が位置通報を行った無線施設と、DME を使用する航空機が利用する無線施設とが同一であること</u> <u>イ DME を使用しない航空機が、当該無線施設から 15 分の範囲にあること</u>	RNP 経路への対応 (DME を使用しない航空機は、GNSS に基づく距離情報を使用する航空機と整理し、GNSS に基づく距離情報を使用する場合の縦間隔の基準は別途上記のとおり定めることから本規定は削除する。)

航空保安業務処理規程第 5 管制業務処理規程・改正案

改正案	現行	備 考
b 対面経路を飛行する航空機に対しては、両機の擦過予定時刻の前後それぞれ 10 分間にわたって(2) a に定める垂直間隔を設定するものとする。ただし、次のいずれかに該当する場合は、この限りでない。((3)－21 図)  (3)－21 (a) 関連両機が行った無線施設又は DME フィックス上空の位置通報が両機の擦過を明示する場合。この場合、両機が同一の無線施設から分岐する<u>経路</u>に着航している場合も含むものとする。((3)－22 図)  (3)－22 <u>(b) 関連両機が GNSS を使用する場合であって、関連両機が行った GNSS に基づく位置通報が両機の擦過後 10 海里以上離れたことを明示する場合。この場合、両機が同一のウェイポイントから分岐する経路に着航している場合も含むものとする。((3)－23 図)</u>  <u>(3)－23</u> <u>(c) 一方の航空機が DME を使用し他方の航空機が GNSS を使用する場合であって、関連両機が行った DME 及び GNSS に基づく位置通報が両機の擦過後 10 海里以上離れたことを明示する場合。この場合、両機が同一の位置に設定された無線施設及びウェイポイントから分岐する経路に着航している場合も含むものとする。((3)－24 図)</u>	b 対面経路を飛行する航空機に対しては、両機の擦過予定時刻の前後それぞれ 10 分間にわたって(2) a に定める垂直間隔を設定するものとする。ただし、次のいずれかに該当する場合は、この限りでない。((3)－21 図)  (3)－21 (a) 関連両機が行った無線施設又は DME フィックス上空の位置通報が両機の擦過を明示する場合。この場合、両機が同一の無線施設から分岐する<u>航空路又は放射方位</u>に着航している場合も含むものとする。((3)－22 図)  (3)－22 (新設) (新設)	RNP 経路への対応（「航空路又は放射方位」の表現は RNP 経路では使用できないため「経路」の表現に統一） RNP 経路への対応（GNSS に基づく距離情報を使用する場合の縦間隔の基準を新設）

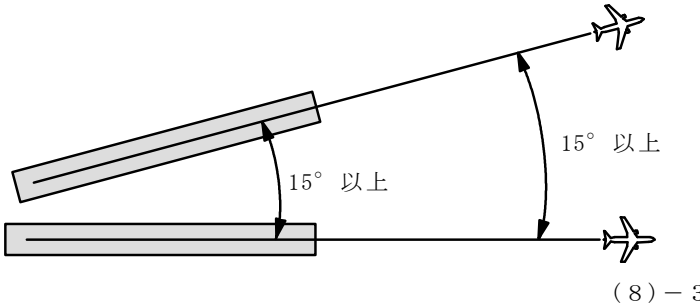
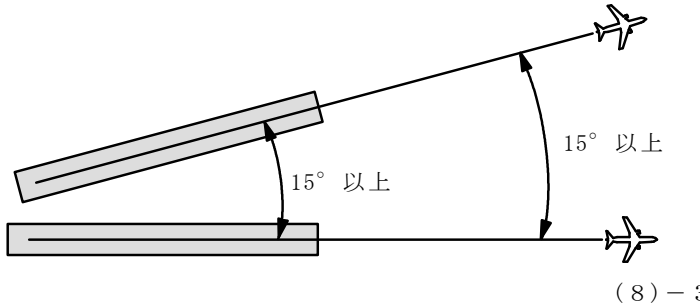
改正案	現行	備 考
 (3)－24 (d) 関連両機が同一のインターセクション(2つ以上の無線施設からの方位線の交点に限る。)を通過した旨報告した場合であって、両機間に3分以上の間隔が存在するとき c (略) 【出発機間の初期間隔】 (5) a 同一の又は近接する飛行場から出発後 45 度以上分岐する経路を飛行する航空機間にあっては、経路の分岐点において、次の縦間隔を設定するものとする。 (a) (略) (b) 後続の出発機が離陸後 5 分(DME 又は GNSS に基づく距離情報を使用する場合は滑走路端から 13 海里)以内に先行機の出発経路から分岐した経路をとる場合は、2 分(DME 又は GNSS に基づく距離情報を使用する場合は、3 海里)((5)－2 図)  (5)－2 b 分岐角度が 30 度以上の非交差滑走路から出発する 2 機の航空機が離陸直後から 45 度以上分岐する経路を飛行する場合は、同時離陸を許可することができる。((5)－3 図)  (5)－3 c ～ d (略) e 先行の出発機と同一経路により出発する後続機が先行機の指定された高度より高い高度へ上昇する場合は、後続機が先行機の高度を通過するまでは、両機間に 3 分(両機とも	(b) 関連両機が同一のインターセクション(2つ以上の無線施設からの方位線の交点に限る。)を通過した旨報告した場合であって、両機間に 3 分以上の間隔が存在するとき c (略) 【出発機間の初期間隔】 (5) a 同一の又は近接する飛行場から出発後 45 度以上分岐する経路を飛行する航空機間にあっては、経路の分岐点において、次の縦間隔を設定するものとする。 (a) (略) (b) 後続の出発機が離陸後 5 分(DME 使用の場合は滑走路端から 13 海里)以内に先行機の出発経路から分岐した経路をとる場合は、2 分(DME 使用の場合は、3 海里)((5)－2 図)  (5)－2 b 分岐角度が 30 度以上の分岐滑走路から出発する 2 機の航空機が離陸直後から 45 度以上分岐する経路を飛行する場合は、同時離陸を許可することができる。((5)－3 図)  (5)－3 c ～ d (略) e 先行の出発機と同一経路により出発する後続機が先行機の指定された高度より高い高度へ上昇する場合は、後続機が先行機の高度を通過するまでは、両機間に 3 分(両機とも	その他所要の改正（非交差滑走路の定義の見直し・分岐滑走路の定義の廃止） RNP 経路への対応（GNSS に基づく距離情報を使用する場合の縦間隔の基準を新

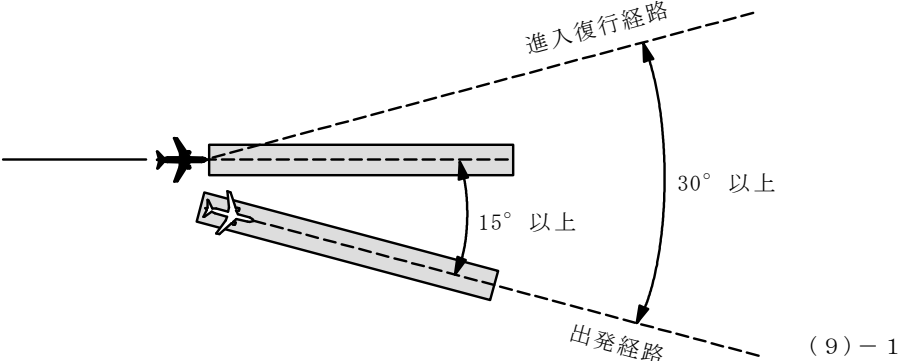
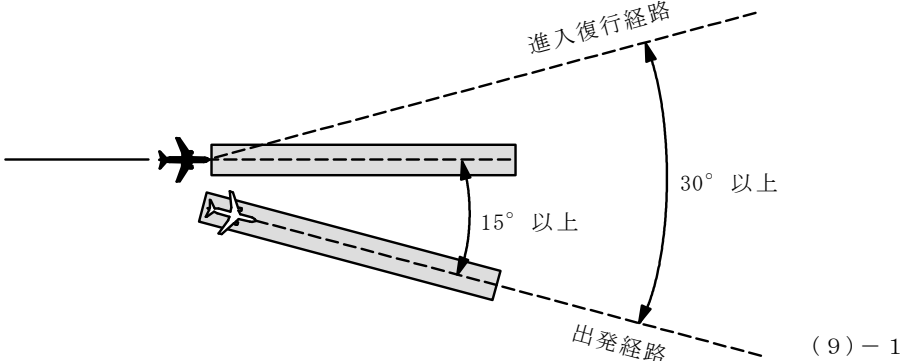
改正案	現行	備 考
<u>DME 又は GNSS に基づく距離情報</u>を使用する場合は、5 海里)の縦間隔を設定するものとする。((5)－6 図)  (5)－6 7 到着機 【進入許可】 (7) a 進入許可を発出する場合は、交通状況により公示されている計器進入方式を指定し、又は計器進入方式を到着機に選択させることができる。ただし、RNP AR 進入方式が設定されている飛行場においては、公示されている計器進入方式を指定して進入許可を発出するものとする。なお、レーダーを使用する場合は、到着機を所定の計器進入方式の最終進入コース、場周経路、初期進入フィックス、初期進入セグメント上のフィックス若しくは中間進入フィックスへ誘導、又は視認進入のために誘導することができる。 ★〔計器進入方式の種類〕進入を許可します。 CLEARED FOR〔type of approach〕APPROACH. 〔例〕 (略) ★進入を許可します。 CLEARED FOR APPROACH. 注 (略) ★進入復行して下さい。 EXECUTE MISSED APPROACH. 注1 (略) 注2 航空路、<u>RNAV5 経路及び直行経路</u>を航行中の航空機に対し、進入フィックス上空到達以前に降下の指示を含まない進入許可を発出した場合は、当該機は航空路、<u>RNAV5 経路及び直行経路</u>の最低経路高度まで降下することができる。 注3 (略) b STAR を経由して到着機に対し進入許可を発出する場合は次に掲げるとおりとする。ただし、RNAV1 として指定された STAR を承認する場合は、レーダー業務が提供できる場合に限る。 (a) 進入許可の発出と同時に当該計器進入方式に接続する STAR を承認する。 ★〔STAR の名称〕経由(〔計器進入方式の種類〕)進入を許可します。 CLEARED FOR (〔type of approach〕) APPROACH VIA〔STAR name〕. 注 この場合、航空機は航空路、<u>RNAV5 経路及び直行経路</u>の最低経路高度<u>並びに</u> STAR の高度制限<u>及び</u>速度に従って降下し進入を行う。 (b) (略) c ～ g (略) (IV) レーダー使用基準	<u>DME</u>を使用する場合は、5 海里)の縦間隔を設定するものとする。((5)－6 図)  (5)－6 7 到着機 【進入許可】 (7) a 進入許可を発出する場合は、交通状況により公示されている計器進入方式を指定し、又は計器進入方式を到着機に選択させることができる。ただし、RNP AR 進入方式が設定されている飛行場においては、公示されている計器進入方式を指定して進入許可を発出するものとする。なお、レーダーを使用する場合は、到着機を所定の計器進入方式の最終進入コース、場周経路、初期進入フィックス、初期進入セグメント上のフィックス若しくは中間進入フィックスへ誘導、又は視認進入のために誘導することができる。 ★〔計器進入方式の種類〕進入を許可します。 CLEARED FOR〔type of approach〕APPROACH. 〔例〕 (略) ★進入を許可します。 CLEARED FOR APPROACH. 注 (略) ★進入復行して下さい。 EXECUTE MISSED APPROACH. 注1 (略) 注2 航空路<u>等</u>を航行中の航空機に対し、進入フィックス上空到達以前に降下の指示を含まない進入許可を発出した場合は、当該機は航空路<u>等</u>の最低経路高度まで降下することができる。 注3 (略) b STAR を経由して到着機に対し進入許可を発出する場合は次に掲げるとおりとする。ただし、RNAV1 として指定された STAR を承認する場合は、レーダー業務が提供できる場合に限る。 (a) 進入許可の発出と同時に当該計器進入方式に接続する STAR を承認する。 ★〔STAR の名称〕経由(〔計器進入方式の種類〕)進入を許可します。 CLEARED FOR (〔type of approach〕) APPROACH VIA〔STAR name〕 注 この場合、航空機は航空路<u>等</u>の最低経路高度<u>及び</u> STAR の高度制限 <u>又は</u>速度に従って降下し進入を行う。 (b) (略) c ～ g (略) (IV) レーダー使用基準	設) その他所要の改正(「航空路等」の用語の廃止)

航空保安業務処理規程第 5 管制業務処理規程・改正案

改正案	現行	備 考
2 二次レーダー 【コードの指定等】 (2) a ～ c (略) d コードの指定は、次の用語を使用して行うものとする。 ★モード A／3〔コード〕を送って下さい。 SQUAWK ALFA/THREE〔code〕。 ★<u>〔コード〕</u>を送って下さい。 SQUAWK〔code〕。 e (略) 3 レーダー識別 【適 用】 (1) a 航空機に対しレーダー業務を適用する場合、6(1) <u>〔b)から(d)〕</u>の場合を除き、当該機をレーダー識別し、かつ、レーダー業務を終了するまでそれを維持しなければならない。 b (略) 4 レーダー誘導 【誘導の終了】 (6) a 誘導の終了は、次に掲げるいずれかの方法により行うものとする。ただし、到着機を最終進入コースへ誘導又は視認進入のために誘導した場合は 8(1) b によるものとする。 (a) ～ (c) (略) (d) 誘導目標が <u>RNP 経路、RNAV 経路又はウェイポイント</u> であって、誘導の目的が達成された場合は、通常航法で <u>ウェイポイント</u> へ直行するよう指示する。 ★通常航法に戻り <u>〔ウェイポイント〕</u> へ直行して下さい。 RESUME OWN NAVIGATION DIRECT〔name of <u>waypoint</u>〕。 b (略) 6 管制間隔 【適 用】 (1) レーダー間隔は次に掲げる航空機間に適用するものとする。 (a) ・ (b) (略) <u>〔c) TEPS を使用している場合であってレーダー識別された航空機とレーダー識別されていない IFR 機との間。ただし、前者が後者の高度を通過して上昇又は降下を行う場合であって、次のすべての条件を満足する場合に限る。</u> <u>ア 二次レーダーの作動状況が良好であって、二次レーダーターゲットがレーダー画面上に表示されていること</u> <u>イ レーダー間隔が適用される空域がレーダー画面の周縁から 10 海里以上離れていること</u>	2 二次レーダー 【コードの指定等】 (2) a ～ c (略) d コードの指定は、次の用語を使用して行うものとする。 ★モード A／3〔コード〕を送って下さい。 SQUAWK ALFA/THREE〔code〕。 ★<u>コード</u>を送って下さい。 SQUAWK〔code〕。 e (略) 3 レーダー識別 【適 用】 (1) a 航空機に対しレーダー業務を適用する場合、6(1) <u>〔c)〕</u>の場合を除き、当該機をレーダー識別し、かつ、レーダー業務を終了するまでそれを維持しなければならない。 b (略) 4 レーダー誘導 【誘導の終了】 (6) a 誘導の終了は、次に掲げるいずれかの方法により行うものとする。ただし、到着機を最終進入コースへ誘導又は視認進入のために誘導した場合は 8(1) b によるものとする。 (a) ～ (c) (略) (d) 誘導目標が <u>RNAV 経路</u> 又は <u>RNAV 経路を構成するフィックス</u> であって、誘導の目的が達成された場合は、通常航法で <u>フィックス</u> へ直行するよう指示する。 ★通常航法に戻り <u>〔フィックス〕</u> へ直行して下さい。 RESUME OWN NAVIGATION DIRECT〔name of <u>fix</u>〕。 b (略) 6 管制間隔 【適 用】 (1) レーダー間隔は次に掲げる航空機間に適用するものとする。 (a) ・ (b) (略) <u>(新設)</u>	その他所要の改正（誤記修正） 二次レーダーターゲットに係るレーダー間隔の適用基準の制定 RNP 経路への対応（指示方法の改正） 二次レーダーターゲットに係るレーダー間隔の適用基準の制定

航空保安業務処理規程第 5 管制業務処理規程・改正案

改正案	現行	備 考
ウ 飛行計画により、レーダー識別されていない IFR 機がトランスポンダーを搭載していることが判明しており、かつ、トランスポンダーの故障に係る通報を受けていないこと エ 両機が同一経路を同方向に飛行している場合、レーダー識別された航空機がその上昇又は降下を開始する前に、レーダー識別されていない IFR 機の飛行経路と異なった方向に誘導されること 注 レーダー識別された航空機の上又は下にレーダー識別されていない IFR 機が飛行している可能性がある。 オ レーダー識別されていない IFR 機との間にノンレーダー間隔が設定されるまで、レーダー識別されている当該機とすべての二次レーダーターゲットとの間にレーダー間隔が維持されること カ レーダー識別されていない IFR 機が RNP4 許可機又は RNP10 許可機であること キ レーダー識別されていない IFR 機がレーダー管制空域外からレーダー管制空域へ入域するものであること ク レーダー識別されていない IFR 機との通信手段が確保されていること (d) TEPS 以外を使用している場合であってレーダー識別された航空機とレーダー識別されていない IFR 機との間。ただし、前者が後者の高度を通過して上昇又は降下を行う場合であって、次のすべての条件を満足する場合に限る。 ア・イ (略) ウ 飛行計画により、レーダー識別されていない IFR 機 がレーダー間隔適用空域内において十分な一次レーダーターゲットを期待できる型式であることが判明していること エ・オ (略) 【出発機間の初期間隔】 (8) a (略) b 次に掲げる滑走路から出発する 2 機の航空機が離陸直後から 15 度以上分岐する 2 つの異なる経路を飛行することとなる場合は、離陸滑走路の末端から 1 海里以内にレーダー識別される見込みがある場合に限り同時離陸を許可することができる。 (a) 分岐角度が 15 度以上の非交差滑走路((8)－3 図) (b) (略)  (8)－3 c (略) 【到着機と出発機との間隔】 (9) a (略) b a にかかわらず、次に掲げる非交差滑走路又は平行滑走路の一方の滑走路に着陸する航空機と他方の滑走路から出発する航空機であって、出発機の飛行経路が離陸直後から到着	(c) レーダー識別された航空機とレーダー識別されていない IFR 機との間。ただし、前者が後者の高度を通過して上昇若しくは降下を行う場合であって、次のすべての条件を満足する場合に限る。 ア・イ (略) ウ 飛行情報により、レーダー識別されていない航空機がレーダー間隔適用空域内において十分な一次レーダーターゲットを期待できる型式であることが判明していること エ・オ (略) 【出発機間の初期間隔】 (8) a (略) b 次に掲げる滑走路から出発する 2 機の航空機が離陸直後から 15 度以上分岐する 2 つの異なる経路を飛行することとなる場合は、離陸滑走路の末端から 1 海里以内にレーダー識別される見込みがある場合に限り同時離陸を許可することができる。 (a) 分岐角度が 15 度以上の分岐滑走路((8)－3 図) (b) (略)  (8)－3 c (略) 【到着機と出発機との間隔】 (9) a (略) b a にかかわらず、次に掲げる分岐滑走路又は平行滑走路の一方の滑走路に着陸する航空機と他方の滑走路から出発する航空機であって、出発機の飛行経路が離陸直後から到着機	その他所要の改正（誤記修正） その他所要の改正（非交差滑走路の定義の見直し・分岐滑走路の定義の廃止） その他所要の改正（用語の見直し：非交差滑走路の定義の見直し・分岐滑走路の定

改正案	現行	備 考
機の進入復行経路と 30 度以上分岐している場合は、同時離着陸を許可することができる。 (a) 分岐角度が 15 度以上の<u>非交差</u>滑走路((9)－1 図) (b)・(c) (略)	の進入復行経路と 30 度以上分岐している場合は、同時離着陸を許可することができる。 (a) 分岐角度が 15 度以上の<u>分岐</u>滑走路((9)－1 図) (b)・(c) (略)	義の廃止)
		
(V) 特別管制方式	(V) 特別管制方式	
2 成田国際空港における同時平行出発	2 成田国際空港における同時平行出発	
【飛行場管制方式】 (6) a 飛行場管制席又は地上管制席は、同時平行出発により出発する航空機に対し、次の方法により当該機が飛行する最初の<u>ウェイポイント</u>を確認させるものとする。 (a) 離陸許可発出時は、次の用語を前置する。ただし、(b)の規定により既に確認されている場合は除く。 ★RNAV で「最初の<u>ウェイポイント</u>名称」へ飛行してください。 RNAV TO [name of initial <u>waypoint</u>] . 〔例〕(略) (b) 離陸許可発出以前に確認させる場合は、次の用語を使用する。 ★最初のウェイポイント「<u>ウェイポイント</u>名称」を確認してください。 VERIFY INITIAL WAYPOINT [name of <u>waypoint</u>] . b・c (略)	【飛行場管制方式】 (6) a 飛行場管制席又は地上管制席は、同時平行出発により出発する航空機に対し、次の方法により当該機が飛行する最初の<u>フィックス</u>を確認させるものとする。 (a) 離陸許可発出時は、次の用語を前置する。ただし、(b)の規定により既に確認されている場合は除く。 ★RNAV で「最初の<u>フィックス</u>名称」へ飛行してください。 RNAV TO [name of initial <u>fix</u>] . 〔例〕(略) (b) 離陸許可発出以前に確認させる場合は、次の用語を使用する。 ★最初のウェイポイント「<u>フィックス</u>名称」を確認してください。 VERIFY INITIAL WAYPOINT [name of <u>fix</u>] . b・c (略)	RNP 経路への対応 (ウェイポイントの定義の新設に伴う改正)